386
L 11

386.714
L 117 jb

B. Viger

OBSERVATIONS

SUR LE

CANAL DE LACHINE.

BIBLIOTHEQUE
SAINT-SULPICE

MONTREAL :

IMPRIME' PAR JAMES BROWN.

1822.

P386.714
L 117 jb

OBSERVATIONS

SUR LE

CANAL DE LACHINE.

DE tous les obstacles qui militent contre les améliorations publiques, il n'en est pas de plus puissant dans ses effets, de plus pernicieux dans ses conséquences, ni de plus digne de réprobation, que *l'intérêt personnel* porté au-delà des bornes. Partout où on laisse ce sentiment se montrer en opposition au bien public, il élève comme une brouine funeste, et par des assertions, vraies ou fausses, par tous les expédiens rusés, les stratagêmes trompeurs qu'il peut inventer, travaille à *empêcher* le commencement, à *retarder* le progrès, et très-souvent, en renversant les plans les mieux conçus, détériore le résultat d'entreprises qui, si on les laissait avancer librement, procureraient à la société en genéral les bienfaits les plus essentiels.

On a lieu de craindre que la vérité de ces observations n'ait été prouvée d'une manière trop frappante par les disputes et les contestations rélatives à la direction qu'on devait donner au Canal de Lachine. Car bien qu'on eût sujet d'espérer que tout différent et toute contention concernant le cours, l'étendue, et le terme de ce canal, avaient été terminés par le dernier acte législatif pour son excavation, (malgré que son utilité générale ait été alors laissée bien loin de ce qu'elle serait, s'il était achevé autrement,) cependant il parait qu'un troisième plan (du

59836

même parti qui s'est constamment montré opposé à ce qu'il fût continué jusqu'à la Croix,) est en agitation pour en faire changer le cours, de manière à en circonscrire encore davantage l'utilité. Mais un détail succinct des procédés qui ont eu lieu rélativement à cet important ouvrage, depuis le tems où il fut sérieusement contemplé jusqu'au moment actuel, mettra dans un plus grand jour la part active et constante qu'à eu dans l'affaire, ce principe d'intérêt particulier.

D'abord, on résolut de suivre le plan que le sens-commun et l'opinion des hommes éclairés indiquaient comme le plus convenable, et on devait conduire le canal depuis Lachine jusqu'au pied du Courant de Ste. Marie, ou jusqu'à la Croix, par la ville de Montréal, répondant par là à toutes les vues qu'on pouvait se proposer dans un ouvrage pour le bien public; car en suivant ce plan, on aurait atteint d'un coup le but désiré, en levant les difficultés de la navigation du St. Laurent entre Lachine et Montréal, outre qu'en procédant de cette manière, on faisait participer la plus grande portion possible des citoyens aux avantages qui en devaient résulter.

L'utilité (la nécessité même) de donner au canal cette étendue, fut suggérée par les remarques suivantes sur le sujet, faites au moment où cette question était en agitation.

Du Montreal Herald du 13 *Février*, 1819.

« On nous a donné à entendre qu'il existe une différence d'opinion quant à l'endroit où le canal doit joindre le St. Laurent. Quelques uns maintiennent qu'il doit tomber dans le fleuve au présent port de Montréal, tandis que d'autres, avec plus de raison, et avec des vues assurément plus correctes de son utilité générale, désirent qu'il soit conduit audessous du courant (de Ste. Marie.)

Le dernier plan est surement celui qui doit être préféré, et quand même il entrainerait quelque dépense de plus, (ce qui n'est point du tout certain,) il ne conviendrait nullement de chercher à épargner une bagatelle dans un ouvrage d'une si grande importance publique. Le courant, depuis le port jusqu'à la Croix, (pied du courant,) forme un des plus grands obstacles à notre navigation de Montréal, bienque nos bateaux à vapeur y obvient jusqu'à un certain point ; néanmoins, dans la vue d'en faciliter l'accès à nos radeaux, ainsi qu'aux vaisseaux qui viennent de la mer, il serait de la plus grande importance de continuer le canal jusqu'à la Croix. Il doit paraitre évident à tout le monde, qu'à moins qu'il n'en soit ainsi, les obstacles à la navigation jusqu'à Lachine ne seront levés qu'en partie. Les bateaux chargés qui traversent du côté opposé audessous de l'île, et ceux qui viennent de l'île Ste. Hélène, (qui va bientôt devenir un dépôt pour les effets du gouvernement,) rangent rarement le côté de Montréal audessus du hangard de briques. Il est pareillement bien connu qu'il faut autant de tems pour les amener de cet endroit au port, que pour les amener du Bout de l'Ile à cet endroit. Si donc le canal joignait le fleuve au hangard de briques, (maintenant un dépôt naval,) les bateaux qui entrerdient à ce point pourraient arriver à Lachine (par le canal) à peu près en aussi peu de tems qu'on en mettrait à les amener au port à Montréal ; circonstance qui n'est pas d'une petite conséquence, si ces bateaux sur le canal étaient jamais employés à transporter les effets du gouvernement. Pour obvier ou répondre à cette fin, ceux qui soutiennent que le canal doit entrer dans le port de Montréal, proposent qu'il soit fait un sentier ou route de toue *(towing-path)* depuis la Croix jusqu'au port, et que les ba-

teaux et radeaux soient remorqués au moyen de chevaux. C'est une chose absolument impraticable, attendu la nature actuelle des affaires. Pendant une grande partie de l'été, la baie, ou barre, vis-à-vis de l'île est remplie de radeaux, et la grève est couverte de douves, de planches et autres bois mis en piles, de manière à obstruer tout sentier de touage qu'on pourrait faire. Un peu plus loin du rivage, l'eau est trop profonde pour qu'on puisse se servir de perches, et la rapidité du courant ne permet pas de faire remonter ces vaisseaux avec des rames. En outre, pour faire un tel sentier, et le tenir en bon état là où il serait sujet (presque certainement) à être rompu chaque année par l'accumulation de la glace, et pour donner à notre port une plus grande étendue que celle qu'il a maintenant, il faudrait un capital plus grand que pour conduire le canal au pied du courant.* Vu ces circonstances donc, nous adopterions volontiers l'idée de prolonger le canal jusqu'à la Croix. Et si, des prairies derrière le Champ de Mars (que la nature semble avoir formées tout exprès) on faisait un port ou bassin, les péages qui s'y retireraient seraient amplement suffisants pour dédommager les actionnaires du surcroît de dépense qu'il leur faudrait faire pour conduire le canal jusqu'à la Croix. Ce serait encore plus efficacement le cas, si la partie du canal qui se trouve entre ce bassin et le pied du courant où il joint le fleuve, était creusée assez profondément pour admettre des vaisseaux tirant de 16 à 18 pieds d'eau. On pourrait en même tems faire au canal une branche latérale qui partirait de quel-

* Le danger provenant des effets de la glace a lieu ici deux fois l'an. Elle refoule toujours une fois, souvent deux, au commencement de l'hiver, lorsqu'elle prend ; et le printems, la débâcle est quelquefois si violente qu'elle entraine des monceaux de terre et des pierres du poids de plusieurs tonneaux.

que point près de la brasserie du faubourg des Récollets, pour aller aboutir au présent port de Montréal; et cette branche pourrait être de moindres dimensions, attendu qu'elle ne serait requise que pour les denrées qui seraient apportées de la province supérienre, et pour ce qui pourrait y être envoyé d'ici. D'après toutes ces considérations, nous espérons avec confiance que notre Législature sera portée à acquiescer aux vœux des présents mémorialistes, et qu'en leur accordant le privilege de creuser le canal de Montréal à Lachine, elle verra aussi combien il serait avantageux de les mettre en état de faire d'abord ce canal pour joindre le St. Laurent au pied du courant de Ste. Marie, et en même tems de faire la branche latérale aboutissant au port, si ensuite ils la jugeaient nécessaire."

Dans le *Herald* du 20 Février, 1819, on revient encore sur le même sujet dans l'extrait suivant:

" Dans les ouvrages d'une grande utilité publique, comme celui dont il s'agit, il faut avoir égard à l'avenir aussi bien qu'au tems présent, autrement les avantages qui en résultent doivent être fort circonscrits. Les hommes qui ont exécuté de grandes entreprises sans égard à ce principe, ont souvent eu sujet de regretter toute leur vie, leurs vues courtes et rétrécies; et loin que leur nom ait été transmis à la postérité avec applaudissement et reconnaissance pour leurs grands efforts, les générations futures ont injurié leur mémoire, et les ont méprisés, pour n'avoir fait qu'à demi ce qu'ils auraient pu conduire à la perfection. Ce sera certainement le cas par rapport au Canal de Lachine, si on le fait aboutir au port de Montréal, au lieu de le faire entrer dans le fleuve audessous du courant. Le port de Montréal est trop petit pour notre commerce, même à présent, et d'a-

près sa situation locale, il n'y a pas moyen de l'aggrandir. Si donc son peu d'étendue est accompagné d'inconvéniens même pour notre commerce actuel, que sera-ce à l'époque (qui n'est peut-être pas très-éloignée) où le pays situé sur les bords des lacs et des rivières qui tombent dans le St. Laurent, sera établi et en état de culture, et que notre commerce sera plusieurs centaines de fois plus étendu qu'il ne l'est présentement? Nous croyons que c'est là une raison suffisante pour prolonger le canal jusqu'à la Croix, où l'on peut creuser des ports et des bassins assez étendus pour l'extension de commerce à laquelle nous pouvons raisonnablement nous attendre pour l'avenir, quand on ne retirerait pas d'autres avantages de sa prolongation jusqu'à ce point."

Telle était la manière de raisonner sur le sujet lorsqu'il fut pour la première fois mis en discution; nous verrons bientôt à quelle conclusion ont conduit ces forts argumens.

La nécessité urgente d'un canal en cet endroit, et les grands avantages qui en devaient résulter pour le public, combinés avec les exposés raisonnables des pétitionnaires, et les preuves évidentes que c'étaient là la direction et l'étendue qu'il devait avoir, induisirent alors la Législature à acquiescer au vœu public, et une compagnie fut incorporée pour faire le Canal de Lachine, à même des fonds à lever au moyen d'un capital commun qui devait être tenu ou possédé par parts ou actions; et d'après cet acte d'incorporation, la dite compagnie était tenue de faire ce canal depuis Lachine *jusqu'au pied du courant de Ste. Marie*, EN PREMIER LIEU, *avec une branche latérale partant du point le plus convenable et aboutissant au présent port*. Quelque raisonnable et expédient que fût tout ceci, et quoique l'acte eût été dressé de manière à con-

tenter toutes les parties, autant que la chose était compatible avec le bien public, on ne put l'obtenir sans quelque opposition, et même après qu'il eut été passé, on ne put empêcher que quelques individus n'essayassent de le mettre au néant. Ceux qui avaient des propriétés dans les environs du port prirent aussitôt l'alarme. Ils s'apperçurent bientôt (ou prétendirent s'appercevoir,) que si le canal passait par la ville et aboutissait à la Croix, les vaisseaux venant de la mer, et les petits bâtimens de rivière s'arrêteraient à son embouchure, et enverraient de là leurs cargaisons par le canal dans des bateaux, ou les mettraient dans des magazins qui pourraient y être construits pour leur réception. Ils commencèrent à soupçonner qu'avec le tems le gros des affaires pourrait être transporté du présent port à la Croix, et prévirent qu'un tel changement diminuerait la valeur de leurs hangards, &c. autour du port. Incontinent cette idée rendit actif le principe d'intérêt personnel désordonné mentionné au commencement, et le mit en œuvre pour faire avorter le plan. C'eût été un effort de générosité au-dessus de leur manière d'agir que de faire un sacrifice quelconque pour l'avantage du public, quelque grand ou quelque nécessaire qu'il fût, si un tel sacrifice contrariait tant soit peu leur *cher intérêt particulier* Il sera parlé plus bas des raisonnemens qu'ils employèrent en cette occasion; et l'on fera voir en même tems que ce sont les mêmes hommes et le même principe qui travaillent maintenant à obtenir un troisième changement dans la direction de ce canal, qui se sont toujours évertués pour empêcher qu'il ne fût continué jusqu'à la Croix. Présentement, il suffit d'observer qu'au tems dont il s'agit, leurs représentations (ou plutôt leurs faux exposés) eurent tant d'effet auprès du gouvernement, que la compagnie fut char-

gée des frais additionnels d'une branche latérale au port, (branche dont au surplus l'utilité n'a jamais été démontrée,) bien qu'ils ne pussent empêcher, en dépit du sens-commun, que le canal ne fût continué jusqu'au pied du courant.

Cette excavation ou branche latérale eut l'effet de leur fermer la bouche pour le moment, et l'ouvrage aurait pu avancer conformément aux dispositions de l'acte, s'il eût été possible de les mettre à exécution dans le tems.

Mais ceux qui ne voulaient pas que le canal s'étendît jusqu'à la Croix, mirent en jeu plusieurs manœuvres pour frustrer ce plan. Ils réussirent d'abord à faire insérer dans l'acte certaines clauses qui tendaient à empêcher que les fonds ne fussent levés, et excitèrent ensuite une espèce de jalousie parmi les amis et les partisans des différentes banques, par la question follement agitée de savoir où l'argent serait placé, lorsqu'il aurait été reçu des actionnaires. Ceci joint à la diminution de la prospérité commerciale qui eut malheureusement lieu alors, produisit l'effet qu'ils désiraient, et avant que la compagnie eût pu faire prendre toutes les actions, il devint nécessaire de s'adressser à la Législature pour faire rapporter les clauses qui paraissaient préjudiciables.

Un changement dans la manière d'exécuter cette grande entreprise devint nécessaire; et la compagnie ayant intimé qu'elle était hors d'état de le faire conformément à l'acte qui l'avait incorporée, la Province se chargea de creuser le canal. Les procédés qui accompagnèrent ce changement donnèrent aux messieurs en question une nouvelle occasion de mettre dehors leurs pointilleries, leurs objections et leurs remonstances. (Car ils sont toujours aux aguets, la chose étant une propriété

essentielle de l'intérêt personnel.) Et dans ce cas-ci, ils ne réussirent que trop bien. Quoique le gouvernement, convaincu de la nécessité de conduire le canal jusqu'à ce point, ne voulût pas abandonner le dessein de le prolonger jusqu'à la Croix, ceux qui étaient opposés à cette mesure, parvinrent à faire renverser le premier ordre de choses. La branche latérale qui n'avait d'abord été regardée que comme une affaire secondaire, devint un objet principal, et il fut déterminé qu'elle serait faite aussitôt que le tronc principal, (si l'on peut ainsi dire) serait parvenu au point d'où, suivant le plan de l'ingénieur, il paraissait que la dite branche devait partir; et l'extension ultérieure de ce tronc principal fut renvoyée à une époque, avant l'arrivée de laquelle les mêmes hommes pourraient peut-être trouver moyen de l'empêcher tout-à-fait. Que ce soit là, bien qu'ils ne l'avouent pas, le véritable but de leurs démarches, c'est ce qui peut être inféré de plusieurs raisons, et surtout de l'appui qu'ils donnent maintenant à la demande d'un troisième changement dans le cours du canal. Car ils veulent à cette heure que le point de départ (de la branche latérale) soit encore plus éloigné de la Croix, de crainte qu'il ne s'étende jamais jusque là, sachant bien que plus la distance sera grande entre ce point et sa dernière destination, plus ils pourront apporter de raisons et opposer de difficultés, pour qu'il n'y parvienne jamais. Mais ces messieurs ne sont pas satisfaits de ce qu'ils ont déja obtenu; ils veulent être " doublement sûrs de leur fait," et se sont avancés, comme on l'a remarqué plus haut, demandant un troisième changement dans le cours et l'étendue de ce canal. Ils désirent présentement que la branche parte d'un point auquel on n'avait jamais pensé, et suive une direction à laquelle on n'avait pas songé jusqu'à cette

heure. Il ne convient pas, suivant ces sages têtes, que le canal joigne le fleuve à la Croix, ou que sa branche latérale aboutisse au port; ils désirent que le tronc principal soit amené sur la présente ligne proposée, près de la barrière de péage, (à environ 4½ milles de l'embouchure originairement projettée et convenable du canal,) et qu'une branche parte de là pour aller tomber dans le fleuve, aux moulins à vent. Nous ferons voir combien sont dénuées de fondement les raisons alléguées au soutien de ce plan absurde, quand nous en viendrons à l'examen de la pétition qu'ils ont formée pour le faire adopter. Il suffit présentement d'observer qu'une telle direction serait absolument incompatible avec l'objet original et la fin pour laquelle ce canal devait se faire. Par le Canal de Lachine on se proposait d'obvier aux obstacles ou embarras du fleuve St. Laurent audessous de Lachine. Ces embarras consistent en une chaîne de rapides qui commence à cet endroit, et s'étend en descendant presque sans interruption jusqu'au pied du Courant de Ste. Marie, à la Croix, audessous de Montréal. Il est évident qu'un canal fait pour obvier à ces obstacles doit les embrasser tous dans son cours, en sortant du fleuve audessus du plus haut, et en y rentrant audessous du plus bas. Mais si le plan proposé maintenant par ces messieurs était adopté, le Canal de Lachine tomberait dans le fleuve un peu audessous du milieu de ces rapides, et à un point où son extrémité inférieure sera totalement inaccessible, avant qu'il ait été déboursé une grande somme d'argent pour rendre la rivière plus profonde audessous. Tout absurd qu'est ce plan, il a trouvé des gens pour l'acueillir et le favoriser, agissant d'après la maxime égoïste, *prenez garde à vos intérêts, et ne vous occupez pas du bien public.* Avec tous ceux qui s'étaient opposés d'a-

bord à ce que le canal fût prolongé jusqu'à la Croix, ceux qui ont des propriétés aux environs des moulins à vent, et qui en verraient augmenter la valeur par ce changement dans la ligne du canal, ont accueilli avec joie la proposition, et ont, non seulement donné eux-mêmes leur sanction à la pétition, mais ont encore usé de leur influence pour la faire signer ; de telle sorte que les premiers mécontents ont reçu un renfort.

Comme on a vu que toute cette opposition, ainsi que les diverses subtilités et subterfuges mis en usage pour obtenir un changement dans le cours du canal, ont été employés dans le dessein d'en écarter ou d'en éloigner le but primitif, il n'est peut-être pas hors de propos d'examiner quelques unes des raisons alléguées par ces messieurs en faveur de leurs projets ; car elles ont été, sauf quelque déviation adaptée aux circonstances, les mêmes dans tous les cas. Il n'est pas ordinaire à ceux qui visent à un but sinistre, de déclarer ouvertement et franchement le vrai motif de leur manière d'agir, ni de se servir de raisonnemens qui mettraient leurs desseins réels dans tout leur jour. Ce principe a été déployé dans le point en question. Ces hommes auraient eu peu de partisans s'ils avaient dit ouvertement, *nous désirons que le canal suive telle et telle direction, parcequ'alors il nous sera profitable au préjudice du public.* Il fallait recourir à d'autres méthodes, et ils ont commencé par jetter l'alarme parmi ceux dont ils pouvaient travailler la crédulité. "Si le canal," ont-ils dit, " s'étend jusqu'à la Croix, il s'y élèvera une ville nouvelle et rivale, qui deviendra l'entrepôt des affaires. Montréal sera mis au rebut ; toutes ses propriétés diminueront de valeur, &c." Leur dernier prétexte, s'il était fondé, aurait été plus excusable, ayant ostensiblement pour objet la préservation du commerce de

Montréal. Ils soutenaient que si le canal s'étendait jusqu'à la Croix, les marchands du Haut-Canada se rendraient par son moyen directement à Québec, pour faire leurs achats, et qu'au lieu de faire leurs affaires avec les négocians de Montréal comme à présent, cette ville ne serait plus pour eux que comme un lieu de relâche. Si ces raisonnemens n'étaient pas réfutés suffisamment par leur fausseté et leur effet pernicieux pour le public, ils seraient peut-être renversés par ceux qui sont intéressés à la prospérité de Québec, et qui ont ici l'occasion de juger de la *grande libéralité* des principes de ces messieurs. Mais ce n'est là, pour ainsi dire, qu'une ombre formée pour effrayer les enfans, une poussière élevée pour couvrir leurs vues plus profondes et plus intéressées. Ils savent bien que le peu de distance qu'il y a entre Montréal et la Croix empêchera toujours qu'une ville rivale en fait de commerce ne s'élève dans le dernier endroit; ils n'ignorent pas qu'avant qu'une ville bâtie à la Croix pût atteindre un certain degré d'étendue, elle serait jointe à Montréal, et ne formerait avec cette dèrniere qu'une seule et même ville, où la propriété aurait sa valeur suivant sa situation locale, comme à présent. Le quanquan concernant les marchands du Haut-Canada qui descendraient à Québec, est également absurde: plusieurs de ces marchands le font présentement, quand l'épargne qu'ils peuvent faire sur des achats considérables équivaut aux frais du voyage; et si le canal était fait comme il devrait l'être, ceux de la province supérieure ne seraient pas assez fous pour aller si loin, perdre du tems, se donner des peines, et augmenter leurs dépenses, si les affaires qu'ils auraient à faire ne les en dédommageaient pas amplement. Ensuite de ces raisons spécieuses vient leur grand, leur dernier argument, celui qu'ils ont mis

en avant en toutes occasions, *lorsqu'il allait à leurs fins*, et dont il était à présumer qu'ils feraient usage pour empêcher que le canal ne fût continué jusqu'au pied du courant—c'est *l'épargne, ou diminution de dépenses ;* car, comme ils le prétendent, le canal pourrait être amené au port ou aux moulins à vent, à beaucoup moins de frais qu'il n'en faudrait faire pour le conduire au pied du courant. Il n'est pas hors de propos de remarquer ici que quoique ce soit là un argument que ces messieurs ont toujours tout prêt, ils ont grand soin de ne pas l'employer quand il milite contre quelqu'un de leurs plans ; on en a vu un exemple frappant dans leurs procédés concernant ce canal. Quand l'entreprenante compagnie qui fut incorporée d'abord pour faire le Canal de Lachine, se conformant à l'opinion de tous les hommes éclairés, représenta au gouvernement la nécessité de le pousser jusqu'à la Croix, et quand la Législature, convaincue qu'il devait être en effet poussé jusque là, passa un acte à cet effet, alors vint "la guerre des mots," et, dit le parti, il faut absolument que nous ayons une branche, une branche qui parte du tronc principal et arrive au port. Nulle mention d'épargne alors, non, (bien qu'ils sussent que les fonds devaient être formés en actions par une compagnie, et fussent convaincus qu'il serait difficile d'obtenir le capital souscrit, à cause de la rareté de l'argent,) ils n'hésitèrent pas à charger la compagnie du surcroît de frais nécessaire pour creuser et faire la branche latérale. Mais présentement que l'ouvrage doit être fait aux dépens de la province, "qu'on épargne, qu'on épargne, autant que possible," est leur cri continuel. Ce principe pernicieux, qui est si justement abhorré dans un particulier, est peu éloigné d'être criminel dans ceux à qui l'on a confié le soin de quelque amélioration dont le public

doit porter les frais et recueillir les avantages, parceque si cette amélioration n'est faite qu'imparfaitement, (ce qui manque rarement d'arriver quand ce principe d'*épargne* prédomine trop,) loin d'être un bienfait pour le public, elle est pour lui un détriment, le chargeant d'un déboursement annuel pour la tenir en état d'être de quelque usage. Il n'est pas nécessaire d'aller chercher bien loin les preuves de cet avancé. Où un ouvrage public a-t-il été achévé convenablement dans ce pays, (ou dans aucun autre,) quand ce principle d'épargne a été le principal objet de ceux qui étaient chargés de le faire ? La cour d'audience de cette ville a été bâtie aux frais du gouvernement : l'épargne, toute l'épargne possible était l'objet des commissaires : l'ouvrage fut fait sur un plan si mesquin qu'il a déja couté plus d'argent pour altérations et réparations qu'il n'en aurait fallu avec le premier montant pour faire un édifice beau et durable, sans compter ce qu'il faudra encore débourser pour le tenir en bon ordre. La même chose a eu lieu dans la bâtisse de la prison de cette ville qui déshonorerait tout pays civilisé, et qui exige une énorme dépense annuelle pour être tenue en bon état. Dans l'un et l'autre cas, les messieurs chargés de l'édification eurent l'honneur de ménager l'argent du public, et ce public eut à son tour le plaisir de *gagner une perte !* Les écluses aux Cascades ont été construites, je pense, d'après ce fameux systême d'épargne. Elles se trouvèrent d'abord trop étroites, et il fallut les abattre pour les élargir ; et même telles qu'elles sont présentement construites, elles se trouveront dans quelques années trop petites, et ne pourront aucunement répondre aux fins auxquelles on les destinait. Un seul exemple suffira : il y a quelques années, le gouvernement vota, avec une louable libéralité, 50,000*l.*

pour des améliorations intérieures. On soupçonne fortement que cet argent a été confié à quelques uns de ces épargnants messieurs, qui l'ont affectivement si bien épargné, qu'à peine on apperçoit une trace qui indique qu'il en a été dépensé une partie quelconque dans le pays, et qu'il en soit résulté quelque avantage pour le public. Voila ce que procure *l'honneur d'épargner les deniers publics ;* tels sont les heureux effets de ce principe d'extrême économie, quand il est suivi dans les entreprises publiques. Bien qu'il soit à supposer qu'on a été assez souvent témoin des effets pernicieux de ce systême d'épargne, pour y avoir renoncé, cependant il domine à un tel degré, et il en a été si souvent question dernièrement, qu'il est fort à craindre qu'il n'intervienne encore pour frustrer l'objet ou paralyser l'utilité du Canal de Lachine ; à moins que ceux à qui le maniement de cette entreprise a été confié ne fassent tous leurs efforts pour qu'il en soit autrement. Mais il est à espérer que les commissaires pour cet ouvrage seront avertis par ceux à qui il appartient de surveiller les améliorations publiques, et éviteront l'écueil contre lequel ils ont échoué. En même tems qu'ils auront soin de profiter des circonstances pour faire leurs marchés judicieusement, et éviter des dépenses folles ou extravagantes, ils seront également attentifs à se mettre en garde contre ce funeste systême d'épargne, qui ne pourrait que diminuer considérablement l'étendue et l'utilité générale de l'ouvrage, et à ne le point faire mesquinement et à demi.

Avant d'entrer dans la discution des différents cours qu'on a proposés de donner à ce canal, ou dans le détail des frais et des avantages comparatifs, il n'est peut-être pas inutile d'examiner cette célèbre pétition qui a pour objet de faire diverger le canal de sa présente ligne, vers

la barrière de péage, et de le faire entrer dans le fleuve aux moulins à vent. Ce plan, bien que nouveau en apparence, a été conçu, comme on l'a déja observé, par ceux qui se sont opposés, dans le principe, à ce que le canal fut conduit jusqu'à la Croix, et s'étaie sur la même raison futile qui les a fait agir en premier lieu.

Le grand appât présenté dans cette pétition, l'appât sur lequel ceux qui en sont les promoteurs fondent, dit-on, leurs espérances de succès, c'est la grande épargne, ou diminution des frais, qui aura lieu, si l'on amène le canal par la ligne qu'ils proposent, par préférence à toute autre. De ce que cet argument va en tête de tous les autres, on peut inférer que quelques uns de ces épargnants messieurs sont intéressés à la chose; et s'ils veulent épargner sur le canal de Lachine, comme ils ont fait sur les autres ouvrages publics mentionnés ci-dessus, il n'est pas besoin de chercher d'autre raison pour rejetter d'un coup la pétition. Mais nous verrons ci-après quelle serait cette épargne, quand nous viendrons à examiner les dépenses nécessaires pour conduire le canal par les différentes routes proposées. Car quoique ces messieurs affirment spécieusement qu'on pourrait épargner quelque chose dans la partie entre le point de disjonction de la branche près de la barrière de péage et les moulins à vent, ils ont soin de ne rien dire de la grande et inutile dépense qu'il faudrait faire, si l'on suivait cette ligne, pour ouvrir une communication aux vaisseaux, de leur bassin des moulins au port, et delà au pied du courant. Et il est digne de remarque, que les plus chauds partisans de ce plan d'épargne et des mesures intéressées mentionnées plus haut, n'ont jamais eu la sotte effronterie de dire que l'objet et les fins de ce canal seraient remplis, s'il n'obviait pas aux difficultés de la navigation jusqu'au

pied du courant de Ste. Marie. Au contraire, ils ont toujours proposé en remplacement le ridicule projet d'une route de touage depuis le port jusqu'à ce dernier endroit, projet de l'absurdité, ou plutôt de l'absolue impossibilité duquel il a déja été parlé plus haut, et dont il sera encore parlé ci-dessous Le plus grand fondement de leur épargne, que pourtant ils ne font monter eux-mêmes qu'à 15,000*l.* au plus, porte sur l'achat des terrains, &c. parceque le canal, dans sa présente ligne, passe par des vergers et des emplacemens de valeur. En partant du même principe on peut ébranler leur argument, et même le renverser entièrement. Car s'il est absolument nécessaire d'éviter ces terrains de valeur, on le peut faire d'une manière plus aisée, sans diminuer en rien l'utilité générale du canal. Après avoir laissé la barrière de péage, (au lieu de diverger au sud, comme ils le voudraient,) qu'il se courbe, à une petite distance du coté opposé, il passera alors par des terrains d'une très petite valeur, jusqu'à ce qu'il arrive à l'extrémité du Faubourg St. Antoine: de là il peut suivre une ligne parallèle à cette rue, jusqu'à ce qu'il parvienne au pont à son entrée; et de ce point le plus proche comme le plus convenable, pourrait partir une branche (si on la jugeait encore nécessaire) pour aller tomber au port; laquelle branche couperait dans son cours un site spacieux et convenable pour un bassin qui est déja presque entièrement formé par la nature, et qui se trouve entre le pont qui conduit à la Pointe à Callières et celui qui conduit au Fauxbourg St. Anne. De cette manière, les vues ostensibles des promoteurs de la pétition pourraient être remplies, puisqu'en suivant cette route, le canal passerait par des terrains de peu de valeur, excepté celui qui appartient déja au public. Le second appât présenté dans cette pétition est la facilité avec la-

quelle on pourrait former un bassin. Sous ce rapport, la route des moulins à vent n'est préférable à aucune autre ; et si le canal était prolongé jusqu'à la Croix, comme il devrait l'être, il y aurait dans son cours plusieurs sites beaucoup plus propres à faire des bassins pour la commodité publique, que la petite anse qui se trouve dans le fleuve près des moulins. Quels avantages supérieurs n'offrirait pas un bassin à l'endroit mentionné ci-dessus comparés à ceux d'un bassin aux moulins à vent ? Il serait au centre de la partie commerçante de la ville, déja entourré de bâtimens propres à faire des hangards ou magazins de toutes sortes, et si proche du présent port qu'il ne pourrait diminuer en rien la valeur des propriétés qui l'avoisinent : il serait à une distance convenable du canal principal, et enfin répondrait à leurs vues d'économie, puisqu'il n'en coûterait rien pour l'achat, et presque rien pour la construction. Mais l'absurdité du plan de ces messieurs paraitra encore davantage par la supposition suivante ; et comme l'objet final de ce canal, c'est à dire sa continuation jusqu'au pied du courant, n'a jamais été abandonné, ce n'est pas une supposition improbable. Supposons pour un moment le tronc principal du canal fait depuis Lachine jusqu'à la Croix, et qu'un arpenteur ou un ingénieur fût nommé à l'effet d'examiner l'endroit le plus convenable pour le départ de la branche aboutissante au port : que dirait-on de lui, s'il proposait qu'elle partît des environs de la barrière de péage ? On le regarderait très-certainement comme un fou ; et il encourrait peut-être la même imputation, s'il fixait un autre point et une autre ligne que celui et celle mentionnés ci-dessus, savoir, de l'entrée du fauxbourg St. Antoine au port. Le dernier argument qu'ils font valoir dans leur pétition, c'est que le canal parcourrait une moindre dis-

tance par cette ligne que par toute autre. Il est vrai que les moulins sont plus près de Lachine que ne l'est le port; mais que signifie cela, quand il s'agit d'un canal pour joindre Lachine et la Croix, ou le pied du courant? Si l'accourcissement de la ligne est leur objet, pourquoi amener le canal plus loin que les Tanneries ou la barrière de péage? On mentionnera ci-après d'autres obstacles sérieux à cette direction; mais la route des moulins à vent n'a pas une seule raison soutenable en sa faveur, et si l'on ne savait pas qu'elle n'est proposée que pour couvrir d'autres plans, on pourrait à bon droit la comparer à quelques uns des projets de Don Quichotte, fameux par des moulins à vent.

Ayant, dans les pages précédentes, développé jusqu'à un certain point, les vues et les démarches de ceux qui se sont opposés à l'extension de ce canal, et exposé quelques uns des raisonnemens qu'ils ont employés, il ne nous reste plus qu'à examiner sans passion les frais et les avantages comparatifs des deux routes, pour voir laquelle doit être préférée. Quelques points de ce sujet ont été inévitablement anticipés dans les pages précédentes; mais tout ce qui peut tendre à faire voir les avantages de cet ouvrage, s'il est fait convenablement, ou à empêcher que l'utilité générale n'en soit considérablement diminuée par une exécution superficielle, ne peut être inculqué trop fortement dans l'esprit de ceux qui sont chargés de le conduire à sa fin.

Tout le monde étant d'accord sur le cours du canal depuis Lachine jusque vers la barrière de péage, il est inutile de s'arrêter à cette partie de la ligne. Le principal point en contestation, c'est en apparence de savoir d'où la branche latérale doit s'écarter du corps du canal; et comme chacun ne peut être intéressé à ce que cette

branche suive une direction plutôt qu'une autre, il doit sembler à tout homme impartial que la question devrait être décidée depuis longtems. Le plan de toute la ligne a été dressé, il a été approuvé, et l'exécution en a été ordonnée par l'autorité législative. D'après cet acte, les commissaires préposés à l'exécution de l'ouvrage, devaient continuer le lit principal dans une direction spécifiée, jusqu'à ce qu'il parvînt à un certain point d'où la branche latérale devait partir pour se rendre au port ; et l'ouvrage a été commencé en vertu de cette autorité, et en conformité à ce plan. Mais ce principe d'intérêt personnel dont il a été parlé si souvent, commença à se remonter, et il fait désirer présentement que la branche latérale parte d'un point différent, et suive une autre direction. Voyons maintenant quelles seraient les dépenses requises pour faire le canal suivant leur plan, (c'est à dire, pour conduire la branche latérale des environs de la barrière de péage aux moulins à vent, et lever les obstacles à la navigation de là jusqu'à la Croix,) et la perte que ferait le public, si l'on suivait la direction qu'ils indiquent. En premier lieu, l'excavation de la branche latérale, depuis l'endroit où elle doit laisser le tronc principal jusqu'aux moulins à vent, distance de plus d'une demi-lieue peut-être, couterait 3000*l.** Le bassin et la barre, ou le quai, couteraient, suivant leur propre estimation, 5000*l.* Et comme ils projettent d'avoir un bassin où les bateaux à vapeur puissent hiverner, il leur faudrait trois grandes écluses pour le joindre au fleuve, de manière à admettre

* Dans ce calcul et dans ceux qui suivent, on n'a point égard aux parties fractionnaires d'un louis ; et quelquefois même, pour plus de brièveté, on compte en nombres ronds ; mais cela n'affecte ni le résultat général, ni le principe soutenu ici quant aux avantages relatifs des deux routes.

ces vaisseaux. Le coût de chacune de ces écluses ne serait pas de moins de 4.000*l.* et par conséquent celui des trois de 12,000*l.* Mais il faudrait encore, comme on l'a remarqué ci-dessus, se rendre au port ; et le fleuve ne pourrait probablement être creusé en cet endroit à la profondeur requise, pour moins de 2,000*l.* Ajoutez pour tenir le chenail libre une dépense annuelle de 150*l.* ou un capital de 2,500*l.* Les conséquences probables de l'excavation et de l'extention du fleuve en cet endroit méritent aussi d'être prises en considération. En y faisant entrer plus d'eau, ils augmenteraient inévitablement le courant entre leur fameux bassin et le port, déja trop fort en cet endroit ; et comme c'est un fait bien connu que tout courant d'eau entraine dans son cours un limon qu'il dépose dans l'eau morte audessous, où se ferait dans ce cas le dépôt ? Exactement au présent port. Et il n'est pas besoin de beaucoup de prévoyance pour soupçonner qu'il serait par-là rempli et rendu absolument inutile dans le cours de quelques années. Que deviendrait alors la valeur des magazins et des autres bâtimens qui l'avoisinent ? Il faut encore se souvenir que chaque automne, au moment ou la rivière va prendre, la glace arrive du côté de Laprairie directement sur cette pointe, (la Pointe Blondeau,) et que le peu de profondeur de l'eau et la solidité du fond lui servent ici comme de barrière, et l'empêchent de donner avec toute sa force contre le port et les bâtimens qui l'entourrent. Un changement partiel même, dans le courant de l'eau en cet endroit, peut être suivi de conséquences imprévues, mais sérieuses.

Pour revenir au sujet des dépenses, nous ne sommes encore arrivés qu'au port par cette route, et il est universellement reconnu que les obstacles à la navigation

audessous doivent être levés ; et pour le faire, on met en avant le projet absurde d'une route de touage le long du fleuve. Depuis le port jusque vers le milieu du fauxbourg de Québec, le fleuve offre une suite continuelle de bas-fonds et de courans, auxquels il faut obvier, en creusant de manière à ce que les bateaux chargés puissent être toués avec facilité depuis la Croix. Du la milieu du fauxbourg de Québec jusqu'au pied du Courant (la Croix) le fleuve est profond, mais le courant est si fort qu'il retarde quelquefois nos meilleurs bateaux à vapeur, lorsqu'ils le remontent ; et le retard injurieux qu'éprouvent les vaisseaux obligés d'attendre un vent fort pour le remonter, est trop connu pour qu'il soit nécessaire d'en parler. On a proposé d'obvier à tout cela en creusant le fleuve dans les endroits trop peu profonds, et en pratiquant un sentier de toue dans tout l'espace. Mais tout cela est sujet à de grandes difficultés. Le premier coût de la route de touage ne peut guère être audessous de 1500*l.* la distance étant d'à peu près deux milles. Et comme cette route serait sujette à être rompue tous les ans par la glace, et les parties creusées de la rivière à se remplir, il ne faudrait probablement pas moins de 500*l.* par année pour les tenir en bon état ; ce qui fait un capital de 8330*l.* Les parties basses du fleuve ne pourraient probablement pas être creusées pour moins de 5000*l.* : de sorte que pour amener le canal de cette manière, et nétoyer le fleuve jusqu'à la Croix, il n'en coûterait pas moins de 39,330*l.* Il faut aussi observer que pour faire une route de touage dans ce lieu-ci, et la tenir en état, on accélèrerait l'éboulement de la rive, au détriment sérieux des bâtimens bâtis au haut. Mais ce n'est pas encore tout ; à la somme ci-dessus il faut ajouter le dommage et la perte que le public souffrirait, si l'on con-

duisait le Canal dans cette direction, et si l'on faisait la route de touage comme ils le proposent. Premièrement, où les habitans de Montréal, qui vont maintenant acheter à la grève leur bois de chauffage, trouveraient-ils cet article nécessaire? Ce plan produirait la nécessité de l'amener à leur fameux bassin des moulins-à-vent ou à la Croix; car il ne pourrait être mis à terre sur un sentier de toue où des chevaux passeraient et repasseraient à chaque minute; encore moins pourrait-il être mis de dessus les cajeux dans des charrettes comme à présent; car l'eau serait trop haute pour que les charettes pussent y entrer et aller jusqu'au bois. Il n'est pas non plus à supposer que les cajeux resteraient assez loin dans la rivière pour laisser entr'eux et la grève un passage libre pour les bateaux, attendu qu'ils seraient à tout moment exposés à être perdus. Par ce moyen donc les habitans de Montréal se trouveraient embâtés d'une dépense additionnelle d'environ 1*s.* 6*d.* pour le chariage de chaque corde de bois, ce qui, sur 30,000 cordes amenées par eau chaque année à Montréal, monte à 2,250*l.*, intérêt de 37,500*l.* Il en serait de même de toutes les différentes sortes de bois de construction employés à Montréal ou dans le voisinage. Il ne pourrait être amené à la grève comme à cette heure, et ce qu'il en couterait de plus pour le chariage se monterait à autant, c'est-à-dire, à 37,-500*l.* de plus. Le public serait assujéti à un surcroît de dépenses occasionné par l'augmentation du prix pour amener de la Croix les marchandises de toutes sortes par le sentier de toue, au de-là de ce qu'il en couterait, si on les amenait par le canal, à cause de l'augmentation de puissance requise dans le premier cas, pour remonter le courant. Cette augmentation ne pourrait pas être de moins d'un schelin par tonneau, attendu qu'il faudrait

trois chevaux pour amener par le sentier de touage ce qui pourrait être amené par un seul sur l'eau plus tranquille du canal. Supposons qu'on amène de cette manière 10,000 tonneaux de marchandises seulement par année, on aura une dépense annuelle de 500*l.*, ou un capital de 8,330*l.* absorbé par ce plan.

Ce n'est là qu'une petite partie des frais et des inconvéniens auxquels le public serait assujéti par l'exécution de ce projet. Tout ce qui viendrait en ville par le canal occasionnerait une nouvelle dépense pour le chariage, sans compter ce qu'il en couterait pour l'amener jusque là : car toute la grève qui sert maintenant de place d'atterage aux bateaux du marché, et qui permet de choisir les endroits les plus convenables pour mettre à terre les bois de toutes sortes, les effets du gouvernement, &c. ne pourrait plus être employée à ces fins, étant entièrement occupée par la route de touage. Et ce n'est pas seulement sur ce qu'on appelle proprement la grève, que ces inconvéniens se feraient sentir ; le présent port même serait en quelque sorte condamné ; car la route de touage doit s'étendre le long de la grève jusque vis-à-vis du port. Supposez que cette route soit faite, et qu'un bateau chargé monte de la Croix au bassin, ou descende du bassin à la Croix : cette espèce de vaisseau ne peut aller à la voile, et s'ils passent audehors du port, l'eau est trop profonde pour qu'on puisse employer la perche : ils ne sont faits que pour être tirés. Lorsqu'ils arriveraient au port, il est clair qu'il faudrait ou que les vaisseaux s'éloignassent pour les laisser passer, ou que les bateaux passassent en dehors des vaisseaux et éprouvassent un délai injurieux, ou que leurs cargaisons fussent mises à terre, et transportées au delà du port dans des charrettes.

Il est donc évident que par ce fameux plan d'épargne

(si on l'adoptait,) la navigation depuis Lachine jusqu'au pied du Courant de Ste. Marie, ne pourrait être ouverte, (ce qui est l'object unique du Canal de Lachine) pour moins de 122,660*l.* Et il est à observer que dans les calculs ci-dessus plusieurs items ont été omis; par exemple, il n'a pas été parlé des frais de transport du port au bassin, ni de la somme requise pour former un sentier de toue entre ces deux places autour de la Pointe Blondeau, bien qu'un tel sentier fût absolument nécessaire, à cause de l'augmentation du courant causée par le plus de profondeur du fleuve. On n'a pas non plus mis en ligne de compte la bâtisse des ponts, bien qu'il en fallût nécessairement un au-dessus de la route de touage dans l'endroit où la petite rivière tombe dans le fleuve. D'après tout cela, il est clair que les sommes mentionnées ici n'équivaudraient pas aux frais actuels, si l'on procédait suivant ce plan.

La partie du sujet à examiner ensuite, c'est de voir quels seraient les frais nécessaires pour conduire ce canal par la route convenable, et les avantages que le public retirerait, s'il suivait cette direction, (c'est-à-dire, s'il s'étendait depuis Lachine jusqu'au pied du courant par la ville de Montréal), route qui comprend tous les objets contemplés par ce canal, procure le plus d'avantages possibles au public, et fait participer la plus grande partie possible de ce public à ces avantages. D'abord pour creuser le tronc, ou canal principal, depuis la barrière de péage jusqu'au pied du Courant de Ste. Marie, espace d'environ quatre milles et demi, à 2,500*l.* par mille, 11,250*l.* Pour construire cinq écluses à 2000*l.* chacune, 10,000*l.* Pour ériger des ponts, et autres frais extraordinaires, 5000*l.* Il est plus difficile d'estimer exactement à combien se monterait l'achat des terrains, mais en cela

même il est possible d'approcher de la vérité. D'après l'esprit public de plusieurs particuliers qui donneraient volontiers une partie de leurs terrains pour le bien public, d'autant plus que le reste augmenterait de valeur, et d'après la petite étendue de propriétés de prix par lesquelles le canal passerait, s'il était conduit par la ligne convenable, il est probable que tout ce qu'il y aurait à acheter ne couterait pas plus de 60 000*l.* Ces items mis ensemble se montent à 86,250*l.*, somme requise pour conduire le Canal par cette route au pied du Courant de Ste. Marie, où il doit entrer dans le fleuve, selon le plan adopté par le gouvernement, et selon l'opinion de tous les hommes de savoir qui ont été consultés sur le sujet.

Il paraitra par là que même d'après le principe de la diminution des frais, on peut épargner au public une somme considérable, en adoptant cette route de préférence à celle qu'ils indiquent; circonstance qui d'elle-même (indépendamment des avantages dont il sera parlé ci-dessous) devrait induire les commissaires à se résoudre de pousser d'un coup le canal jusqu'à la Croix, s'ils le peuvent faire, ou s'ils ne le peuvent pas d'eux mêmes, porter la Législature à leur conférer l'autorité nécessaire à cet effet.

Mais comme toute cette dissention a eu lieu par rapport à une branche latérale aboutissante au port, et que tout cela pourrait s'effectuer avec des avantages supérieurs, comme on l'a déjà fait voir, quand même le canal principal s'étendrait jusqu'à la Croix, et que la branche latérale partirait du point convenable, il peut être à propos d'examiner ce que couteraient une telle branche, un tel bassin, &c. Pourvu qu'elle divergeât du tronc au pont à l'entrée du fauxbourg St. Antoine, et fût conduite directement au port, comme il a

été dit ci-dessus. (p. 19.) Pour creuser une branche de cette étendue, c'est-à-dire, d'un demi mille environ 500*l.* (Car il ne serait pas nécessaire qu'elle fût aussi large que le tronc.) Pour creuser et former le bassin, 500*l.* Pour faire trois écluses afin d'amener l'eau du canal au niveau de celle du port, 6000*l.* faisant en total 7000*l.* Voilà la branche et le bassin faits au désir de nos messieurs; et le dernier dans une situation bien mieux adaptée à la commodité publique que s'il était fait aux moulins-à-vent; et si de la somme de 36,410*l.* on déduit ce qu'il en couterait pour le faire, il restera encore pour le public une épargne nette de 29,410*l.*; et le canal sera en outre conduit dans la direction convenable, et répondra aux fins qu'on se proposait dans l'origine.

On observera qu'en calculant les frais de cette branche latérale, on n'a pas fait mention de la somme qui pourrait être requise pour l'achat des terrains par lesquels elle passerait; mais il faut aussi remarquer qu'en calculant ce que couterait cette branche, en la faisant tomber aux moulins-à-vent, on n'a pas non plus mis en compte l'achat des terrains; et comme la première ligne est plus courte et traverse peu de propriétés privées, les frais d'achat seraient probablement les mêmes dans les deux cas; ou peut-être moindres dans celui-ci que si elle passait par la route des moulins.

On a beaucoup parlé de cette dernière route comme étant préférable, parcequ'elle est plus courte; mais si l'on fait attention à la destination finale du canal, savoir, le pied du courant, ou la Croix, la distance entre ce dernier endroit et la barrière de péage, ou le point d'où ils veulent que parte la branche, n'est pas beaucoup changée, soit qu'on aille aux moulins à vent, au port et le long du fleuve, ou qu'on passe directement par la ville paral-

lilement au fleuve. A tout évenement, on ne peut nier que si le canal était une fois en opération, les bateaux chargés ne passassent beaucoup plus aisément par la ville que le long du fleuve par la route de touage du port à la Croix, où ils éprouveraient nécessairement un retardement au port, soit qu'il fallût que les vaisseaux se rangeassent, ou que les cargaisons de ces bateaux fussent déchargées, transportées dans des voitures, puis rechargées ensuite, &c. comme il a été dit plus haut. Mais à tout cela il faut ajouter l'épargne que ferait le public, si l'on adoptait l'une de ces deux routes préférablement à l'autre ; car il est clair que tout ce qui peut être épargné est réellement gagné pour le pays. C'est ce que nous nous proposons d'examiner présentement.

L'observateur le plus superficiel comprendra clairement que si le canal était conduit depuis Lachine jusqu'à la Croix, (ou pied du courant,) et qu'une branche latérale partît du point le plus convenable pour venir tomber au port, la facilité de la communication entre ces trois grands points, savoir, *Lachine*, le *Port* et la *Croix*, serait beaucoup augmentée, et qu'on jouirait de tous les avantages de cette route à un degré éminent. Dans ce cas, les bateaux qui auraient à monter de la Croix au port, pourraient le faire par le canal jusqu'au point de jonction de la branche latérale, et de là au port, et *vice versâ* pour descendre du port à la Croix. Il faut ajouter à cette facilité de communication entre ces différents points, que si des bassins ou des places de débarquement étaient faits sur le canal, dans la partie qui passerait par la ville, les avantages que cette route procurerait au public en comparaison de celle des moulins à vent seraient de la plus grande conséquence. On a déja dit qu'il vient tous les ans à Montréal environ 25,000 tonneaux de marchandises,

et qu'il en serait déchargé au moins 10,000 tonneaux à la Croix. On a aussi observé qu'on pourrait épargner 5000*l.* par an sur cette quantité, si elle était amenée par le canal, au lieu de l'être par leur route de touage, même en admettant qu'il fût possible de faire et d'entretenir cette route. (Page 25.) Mais les importations annuelles de Montréal, qui ont été estimées à 25,000 tonneaux, sont présentement, (et seraient encore, si le canal ne passait pas par la ville) sujettes à des frais considérables pour le chariage du port aux magazins, et une grande partie de ces marchandises (la moitié peut-être) sujettes à denouveaux frais de chariage, lorsqu'elles sont envoyées à ceux qui les achètent pour un marché éloigné. Ceci, y compris le double chariage d'une moitié, ne peut être estimé à moins de 9*s.* par tonneau, donnant par an une somme de 3,750*l.* ou un principal de 62,500*l.* qui pourrait être épargné, si le canal suivait la direction convenable, et qu'il y eût des voutes et des hangards où les marchandises pussent être débarquées des bateaux, lorsqu'ils passeraient. On dira peut-être que tout cela pourrait s'effectuer en suivant l'autre route, attendu qu'on pourrait construire des magazins au fameux bassin des moulins à vent, ou sur le sentier de toue le long de la grève. On peut répondre à cela que dans la première situation, leur éloignement de la ville entrainerait des inconvéniens sérieux, sans que les frais de leur érection fussent diminués, et que le projet de les placer sur ou proche la route de touage est absolument impraticable, en autant qu'ils seraient renversés chaque année par la débâcle.

Un des grands avantages du voiturage par eau sur le voiturage par terre, et qui fait qu'il a toujours été préféré, lorsqu'il a pu être obtenu, c'est le plus de sureté, ou le moins de risque de brisement, (si l'on peut user de ce

terme;) et plus les marchandises pourront être menées loin par le canal, moins le voiturage par terre sera long, et moins il y aura de risque que quelque chose se perde par cette voie. La perte annuelle occasionnée par le brisement dans le voiturage par terre, sur les marchandises importées à Montréal, ou ce qui est la même chose, le plus haut prix que le public est obligé de donner en conséquence de cette perte, ne forme pas un item peu considérable dans le montant des articles sujets à de tels accidens. Supposons, pour nous exprimer en nombres ronds, que l'importation annuelle des marchandises étrangères à Montréal se monte à 1,000,000*l.*; si l'on prend en considération la grande portion de ces articles qui est sujette à détérioration par rupture et autres accidens qui accompagnent le voiturage par terre, peut-être qu'un seizième par cent ne sera pas regardé comme trop haut. Ce seizième sur la somme totale de 1,000,000*l.* donnera une perte annuelle de 650*l.* ou un principal de 10,416*l.* à 6 pour cent.

Si le canal était prolongé jusqu'à la Croix, on pourrait livrer les cargaisons des vaisseaux venant de la mer, avec une facilité et une promptitude qui n'auraient pas lieu aux mêmes frais, s'il suivait une autre direction. Dès que la chose serait connue, on pourrait engager des vaisseaux à venir à Montréal, à beaucoup meilleur marché qu'on ne le pouvait faire auparavant, parcequ'ils ne courraient plus le risque d'attendre longtems un vent assez fort pour leur faire monter le Courant de Ste. Marie. Cette circonstance occasionnerait dans le fret une diminution de 2*s.* 6*d.* par tonneau, (réduction assurément très modérée) laquelle produirait sur les 25,000 tonneaux une épargne de 3,125*l.*, intérêt de 52,080*l.* Ces items qui se montent à 124,990*l.* qu'on épargnerait

au public, en donnant au canal cette direction, doivent être ajoutés à l épargne actuelle de 29,410*l.* sur l'exécution de l'ouvrage, et l'achat des terrains, sur l'autre route, faisant un gain net de 154,400*l.* qu'on peut obtenir, en conduisant le Canal directement par la ville jusqu'à la Croix, au lieu de le conduire aux moulins-à-vent, comme on le propose maintenant ; et cela pourrait s'effectuer, sans toucher au présent Port, et en laissant la grève pour les usages auxquels on l'emploie présentement.

Il faut observer de plus que cette épargne n'affecte pas seulement les consommateurs de marchandises de Montréal et de la province inférieure, mais qu'elle influe aussi sur la vente des marchandises pour le Haut-Canada, et qu'en même tems qu'elle diminue les dépenses de nos marchandises individuellement, elle fait le bien de la société en général, et tend à améliorer le commerce du pays. Pour prouver cet avancé, il suffit d'observer que plus le marchand du Bas-Canada peut vendre ses effets à bon marché, plus il est en état d'entrer en concurrence avec le marchand des Etats-Unis, qui va dans la province supérieure, et vend à meilleur marché que lui, au détriment du commerce du pays, et qui aura encore une plus belle occasion de le faire, quand les Canaux projettés dans les Etats du Nord seront achevés.

Mais dans les calculs ci-dessus on n'a considéré que l'épargne avantageuse qui pourrait être faite sur l'importation des marchandises étrangères : on n'a rien dit de l'épargne qu'on pourrait faire sur les effets importés du pays d'en haut, soit pour être consommés ici, ou pour être exportés: cette dernière epargne doit aussi être prise en considération.

On pourrait faire chaque année une épargne considérable sur le seul bois de chauffage. Quand même la

grève serait laissée libre comme à présent, la route du canal, si elle suivait une direction convenable, serait à un tel point moins dispendieuse, plus expéditive, et moins dangereuse, qu'il n'y a pas à douter qu'elle ne fût préférée, et qu'une grande partie du bois de corde ne fût amenée par cette voie dans le centre de la ville. Mais supposons qu'il ne vienne que la moitié de la quantité, 15,000 cordes, chaque année par cette voie ; vu la facilité de le charier, il pourrait être épargné 1s. par corde, ce qui ne ferait pas moins de 750*l.* par an, ou un capital de 12.500*l.* Et puis, comme il est bien connu qu'un douzième environ de la corde se perd chaque année en descendant les rapides de Lachine, et en s'écartant de la grève, cette portion des 15,000 cordes qui viendrait par le canal serait autant de gagné. Evaluant le bois à 12s. 6d. la corde, prix auquel il se vend généralement, on a une nouvelle épargne annuelle de 781*l.* ou un capital de 13,000*l.* Ainsi sur le seul article du bois de corde on épargnerait au public une dépense annuelle de 1531*l.* ou un capital de 25,000*l.*

Il est clair qu'un semblable montant annuel de 1531*l.* ou un capital de 25,000*l* serait épargné par ce moyen sur le bois de construction de toutes sortes employé à Montréal ou dans les environs, étant sujet aux mêmes frais de chariage et aux mêmes risques de se perdre dans les rapides. Mais ce n'est pas tout ; si ce canal était une fois achevé convenablement, on pourrait faire une épargne sur la farine, la potasse, le bled et tout autre article qui descend du pays haut par la rivière. Le montant de ces marchandises a été estimé à 14,000 tonneaux chaque année : supposons qu'il n'en descendît que la moitié, 7000 tonneaux, par le canal. Tel que les choses se comportent présentement, et tel qu'elles se comporteraient

encore, si le canal débouchait aux moulins à vent, et n'allait pas jusqu'au centre de la ville, on paie à peu près 2s. par tonneau pour voiturage du port aux magazins, ce qui fait 700*l.* annuellement, ou un capital de 11,660*l.* tandis qu'il est évident que tout cela et quelque chose de plus pourrait être épargné, si ces marchandises pouvaient être envoyées à la Croix par le canal principal, ou que la branche latérale fût conduite de sorte qu'elles pussent être envoyées par cette voie au port pour y être embarquées.

De cette manière, il est évident que sur les importations du pays d'en haut, ou sur ce qu'on peut appeller le commerce intérieur, on pourrait épargner une nouvelle somme de 62,660*l.* en donnant à ce canal le cours et l'étendue convenables, laquelle ajoutée à la somme de 124,990*l.* qu'on a montré ci dessus pouvoir être épargnée sur l'importation des marchandises étrangères, avec la somme de 29,410*l.* différence des frais requis pour conduire le canal en droite ligne à la Croix, et ceux requis pour l'amener aux moulins à vent, donne une somme totale de 215,060*l.* Il est également évident qu'on ne peut effectuer cet objet, qu'en exécutant cet ouvrage convenablement, de la manière et dans la direction indiquées d'abord et ensuite approuvées ; et on ne peut l'effectuer par aucune autre méthode ; car nul changement dans la direction de ce canal, nul accourcissement dans son cours, ne produiront les avantages mentionnés ci-dessus, ni obtiendront l'objet essentiel pour lequel il a été originairement entrepris.

Les deux états ci-joints faits conformément aux calculs précédents montreront les avantages et les frais comparatifs des deux routes.

PREMIEREMENT.

Frais requis pour faire la branche du Canal des environs de la barrière de péage aux moulins-à-vent, et pour

lever les difficultés de la navigation de-là au pied du courant.

Pour creuser depuis le tronc principal jusqu'aux moulins, - - - -	£3.000	
Pour faire le bassin et le quai, - -	5.000	
Pour faire trois grandes écluses, - -	12,000	
Pour creuser le fleuve depuis les écluses jusqu'au port, - - - - -	2.000	
Pour l'entretenir, - - - -	2,500	
		L.24,500
Pour creuser le fleuve audessous du port,	5.000	
Pour faire une route de touage, - -	1,500	
Pour l'entretenir, - - - -	8,330	
		L.14,830
Frais extraordinaires sur le bois de chauffage, pour chariage, perte, &c. &c. - -	37,500	
Do. do. sur différentes espèces de bois de construction, - - -	37,500	
Frais extraordinaires du transport de 10,000 tonneaux de la Croix annuellement, -	8,330	
		L.83,330
		L.122,660

SECONDEMENT.

Frais requis pour continuer le corps principal du canal jusqu'au pied du Courant de Ste. Marie, et pour faire une branche latérale qui parte du canal près du pont de St. Antoine, et joigne le fleuve au port, avec un bassin sur la dite branche, &c.

Pour creuser le tronc principal depuis la barrière de péage jusqu'au pied du courant,	L.11,250	
Pour construire des écluses, - -	10,000	
Pour construire des ponts, et autres frais extraordinaires, - - - -	5,000	
Pour l'achat des propriétés sur la ligne,	60,000	
		L.86,250

Pour creuser une branche du tronc au port,	500	
Pour former un bassin sur icelle,	500	
Pour construire des écluses,	6,000	
		L.7,000
		L.93,000
Balance, comme par ci-dessus, en faveur de la prolongation immédiate du canal jusqu'au pied du courant, et de l'excavation d'une branche latérale qui débouche au port dans la direction mentionnée ci-dessus,	L.29,410	
Epargne sur le transport de 10,000 tonneaux de la Croix, (annuellement)	8,330	
Do. sur le voiturage des importations,	62,500	
Do. sur le brisement,	10,416	
Do. sur le fret des vaisseaux d'Europe,	52,080	
		L.163,326
Epargne sur le bois de corde,	12,500	
Do. sur do. perdu,	13,000	
Do. sur le bois de construction,	25,500	
Do. sur le voiturage des produits,	11,660	
		L.62,660
		L.225,396

On peut voir partout cela, qu'en donnant à ce Canal le cours convenable et originairement projetté, au lieu de le conduire par la ligne qu'on propose maintenant, ou par une autre ligne quelconque; on pourrait épargner effectivement au public une somme de 225,396*l.* Et dans l'exposé ci-dessus on n'a mis en compte que la différence entre les frais des différentes routes, et un petit nombre, un très petit nombre des avantages qu'on retirerait, si le Canal s'étendait jusqu'à la Croix. S'ils étaient tous mis ensemble, peut-être n'exagèrerait-on pas en disant que l'épargne ou le gain triplerait ce montant. Mais en prenant la somme ci-dessus telle qu'elle est, il y aurait toujours une épargne de 13,000*l.* par an, c'est-à-dire, de 14 pour

BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SULPICE

cent, sur tout le capital requis pour compléter ce Canal de la manière la plus avantageuse au public.

Bien que dans les calculs précédents il n'ait rien été dit de l'augmentation du revenu qui se retirerait du Canal, si on le prolongeait jusqu'à la Croix, il est un point qui mérite surement attention. Si l'on suivait cette ligne, on pourrait se procurer assez d'eau pour faire mouvoir toutes sortes de machines hydrauliques; et quand on considère que ces machines pourraient être construites de manière à ne pouvoir être arrêtées par le froid dans aucune saison de l'année, on peut croire que cette circonstance combinée avec l'avantage de la situation, porterait à en établir plus que moins: et l'on ne va peut-être pas trop loin en disant que les profits qui résulteraient de ces machines seraient suffisants pour payer l'intérêt de la somme requise pour faire passer le Canal par la ville.

Dans tous les calculs ci-dessus, on n'a pris en considération que la différence entre l'état présent des choses, où il n'y a pas de Canal. et ce qui arriverait si le Canal ne venait qu'au présent Port, ou s'il allait jusqu'à la Croix. S'il joignait le fleuve plus haut que le port, ou à quelque autre point au-dessus du pied du courant, ces épargnes et ces avantages ne seraient pas seulement diminués proportionnément, mais le public serait assujéti à donner pour plusieurs articles un plus haut prix que celui auquel ils se vendent présentement. Prenons pour exemple une corde de bois: nous avons déjà vu qu'il en couterait 1*s.* 6*d* de plus pour le chariage, s'il fallait le prendre aux moulins-à-vent que pour le prendre à la grève. Mais si le bois était amené par le canal dans le centre de la ville, il pourrait être charié à la porte de chacun des consommateurs pour 1*s.* de moins par corde, faisant 2*s.* 6*d* de moins que s'il fallait l'amener du dit bassin. Cette

somme sur la moitié de la quantité amenée chaque année à Montréal, c'est-à-dire, sur 15,000 cordes, se monte à 1,875*l.*, intérêt de 31,250*l.*; et il y a peu à douter qu'en mettant ici une moitié, on ne mette trop peu ; car si le canal était une fois fait, il en descendrait surement beaucoup plus par cette voie.

Pour terminer, qu'on se rappelle que le Canal de Lachine est un ouvrage dont le public attend impatiemment de grands avantages, et qui est bien fait pour remplir cette attente, si on l'exécute convenablement. Les commissaires chargés du soin de son exécution, sont, par l'acte qui les institue, revêtus de pouvoirs étendus sur quelques points, et peut-être aussi restreints sur d'autres qu'ils doivent l'être. Mais même en s'en tenant strictement aux clauses de cet acte, il est en leur pouvoir d'exécuter l'ouvrage de manière à procurer une grande partie des avantages qu'il promet, et à mesure qu'il avancera, et qu'une connaissance plus approfondie du sujet leur aura fourni l'occasion d'y réfléchir, il est à espérer que là où leur autorité est restreinte par le présent acte, et quand ils croiront que ses dispositions ne les autorisent pas à faire un changement qu'ils jugeraient être pour le bien du public, ils n'hésiteront pas à demander de plus amples pouvoirs, en s'adressant par requête à la Législature. Il est également de leur devoir de faire tous leurs efforts pour accélérer l'achèvement de l'ouvrage. Les frais en seront moins considérables. A présent les biens-fonds et la main-d'œuvre sont à bas prix, et il conviendrait de profiter de cette circonstance. Quelques-unes des personnes employées au canal reçoivent pour leurs services des salaires annuels qui cesseront de leur être payées, quand il sera fini. Ajoutez à cela, que le Canal de Lachine peut à bon droit être regardé comme le pre-

BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SULPICE

mier ouvrage important où toute la population soit intéressée qui ait été entrepris en Canada: et si l'on fournit à son sujet un exemple de la facilité et de la promptitude avec lesquelles les améliorations publiques peuvent se faire, ce sera un encouragement à en entreprendre d'autres, lorsqu'elles seront jugées nécessaires.

Qu'ils bannissent de leur esprit ce pernicieux systême d'épargne qui (lorsqu'il est poussé à l'excès) ne manque jamais de rendre une entreprise vicieuse et inutile. Qu'ils procédent d'un pas ferme, sans égard aux intérêts privés et aux vues de parti. En agissant de la sorte, il conduirait à sa fin l'ouvrage le plus important pour le Canada qui ait jamais été entrepris, et laisseront à la postérité un monument éternel de leur jugement, de leur persévérance, de leur patriotisme, et de leur zèle infatigable pour le bien public*.

* Si la force de l'exemple leur est nécessaire pour se diriger dans la présente occasion, qu'ils portent leur attention sur les grands ouvrages publics qui ont été faits dans d'autres pays, comme les chantiers de Wapping et des Indes Orientales et Occidentales à Londres, les ouvrages du même genre à Liverpool, Bristol, Hull, Leith, &c. ainsi que les canaux nombreux et étendus qui se voient dans la Grande Bretagne, ou dans l'état voisin, où 200 milles de canal ont été creusés en trois ans; et qu'ils comparent la gloire méritée de ceux à qui a été confie le soin d'exécuter ces grands ouvrages avec celle qu'on acquiert en *ménageant* les deniers publics appropriés pour des *édifices publics, les communications intérieures*, &c. en Canada. La différence dans la grandeur des entreprises n'infirme pas le principe qui se deduit de cette comparaison: car ceux qui ne sont pas en état de diriger convenablement l'emploi de 50,000*l.* le seraient encore bien moins, s'il s'agissait d'une somme plus considérable.

FINIS.

BIBLIOTHÈQUE SAINT-SULPICE